LE DROIT DE LA BULGARIE SUR LA THRACE OCCIDENTALE

(ACCES A LA MER EGEE)

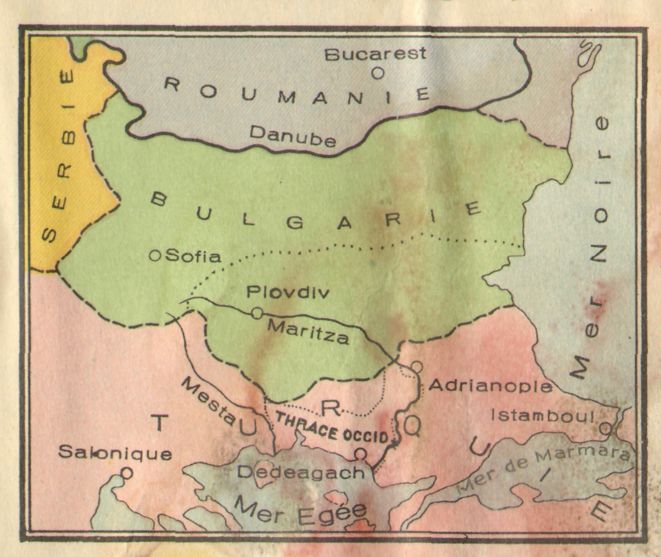
SOFIA

1946



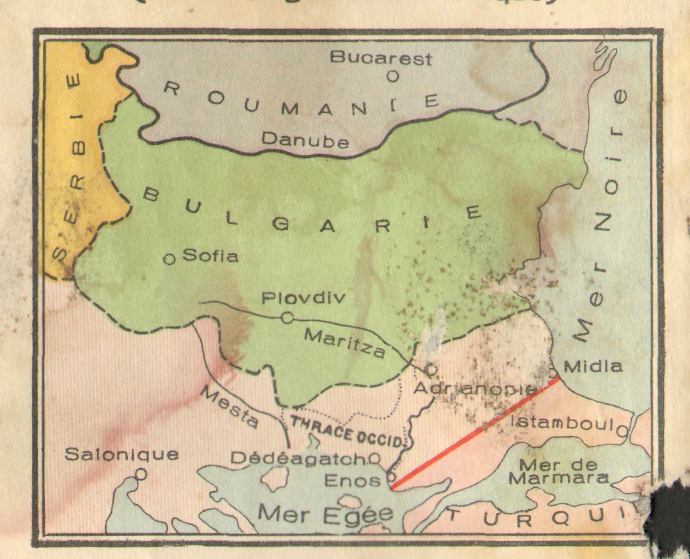
LES TRAITES INTERNATIONAUX ET LE DROIT DE LA BULGARIE SUR LA THRACE OCCIDENTALE

I. LE TRAITE DE BERLIN
13 JUILLET 1878
(Libération de la Bulgarie)



La Thrace Occidentale d'après ce traité et jusqu'à la guerre Balkanique (18 octobre 1912 — 30 mai 1913) continua à se trouver sous la domination directe de l'Empire Ottoman

II. LE TRAITE DE LONDRES
30 MAI 1913
(Fin de la guerre balkanique).



Territoire cédé aux Alliés Balkaniques par la Turquie

La Turquie, en vertu de ce traité, renonça en faveur des Alliés Balkaniques (Bulgarie, Serbie, Grèce Monténégro) à tout le territoire se trouvant à l'ouest de la ligne Midia-Enos

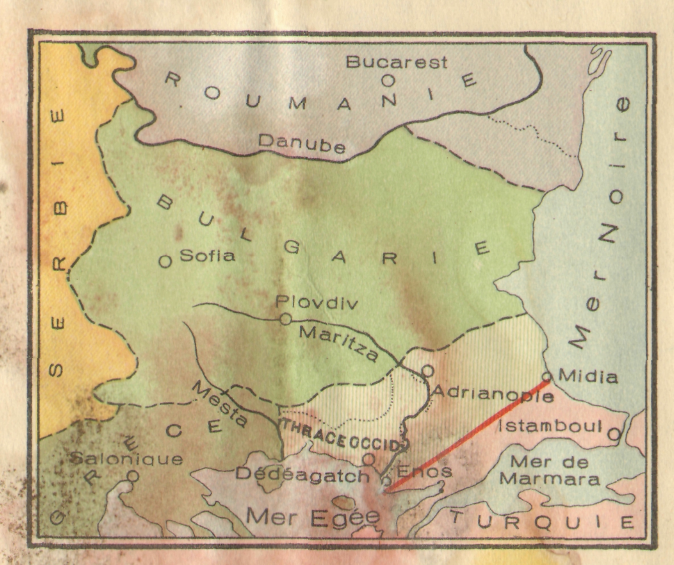
III. LE TRAITE D'ALLIANCE SECRET
ENTRE LA GRECE ET LA SERBIE
(1 JUIN 1913)
(à la veille de la guerre Interalliée)



Territoire reconnu à la Bulgarie par la Grèce et la Serbie en vertu du traité secret

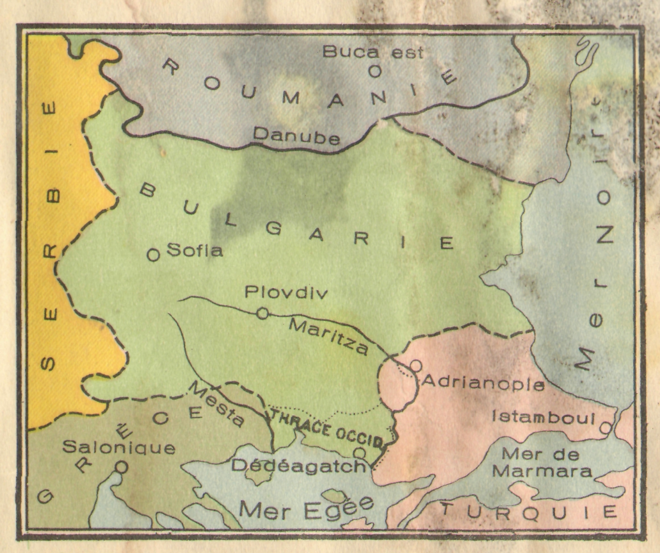
D'après ce traité, conclu à l'insu de la Bulgarie et dirigé contre elle, la Thrace Occidentale dut appartenir à l'Etat bulgare[1])

IV. LE TRAITE DE BUCAREST
(10 AOUT 1913)
(Fin de la guerre Interalliée)



Ce traité, œuvre exclusive des voisins de la Bulgarie (Grèce, Serbie, Roumanie) attribua à la Bulgarie tout le territoire à l'est de la Mest y compris la Thrace Occidentale[2])

V. LE TRAITE BULGARO-TURC
DE CONSTANTINOPLE
(6 IX 1913)
(annulation du Traité de Londres du 30 mai 1913)



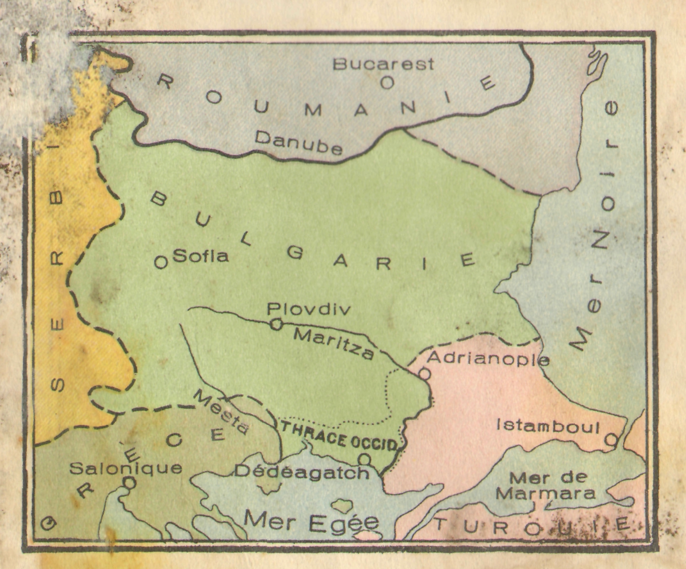
La Turquie reconnut à la Bulgarie la possession de la Thrace Occidentale malgré la défaite militaire bulgare, survenue à la suite de la guerre interalliée.

VI. LA CONVENTION BULGARO-TURQ
SIGNEE A SOFIA LE 6 SEPTEMBRE 19



Cette convention attribua à la Bulgarie le tronçon de la ligne de chemin de fer vers le port de Dédéagatch, traversant la partie nord-est de la Thrace Occidentale.

ETATS-UNIS A LA CONFERENCE
DE LA PAIX DE 1919 ET LE SORT DE
LA THRACE OCCIDENTALE



Les experts de la délégation américaine soutinrent, entre autre, que la Bulgarie fût confirmée dans la possession de la Thrace Occidentale qui lui avait été attribuée en 1913[3]

LE TRAITE DE PAIX DE NEUILLY
(27 NOVEMBRE 1919)



La Thrace Occidentale, en vertu de ce traité (art. 27 et art. 48), fut cédée aux Principales Puissances Alliées et soumise à l'administration interalliée (Novembre 1919 — Mai 1920).

Tous les traités internationaux, conclus après le traité de Berlin (1878) et jusqu'au traité de Neuilly (1919), reconnaissent le droit de la Bulgarie à la Thrace Occidentale qui n'est attribuée à la Grèce qu'en 1923 à la Conférence de Lausanne

1) Le même sort fut réservé à la Thrace Occidentale dans le Protocole secret signé entre la Grèce et la Serbie le 5 mai 1913

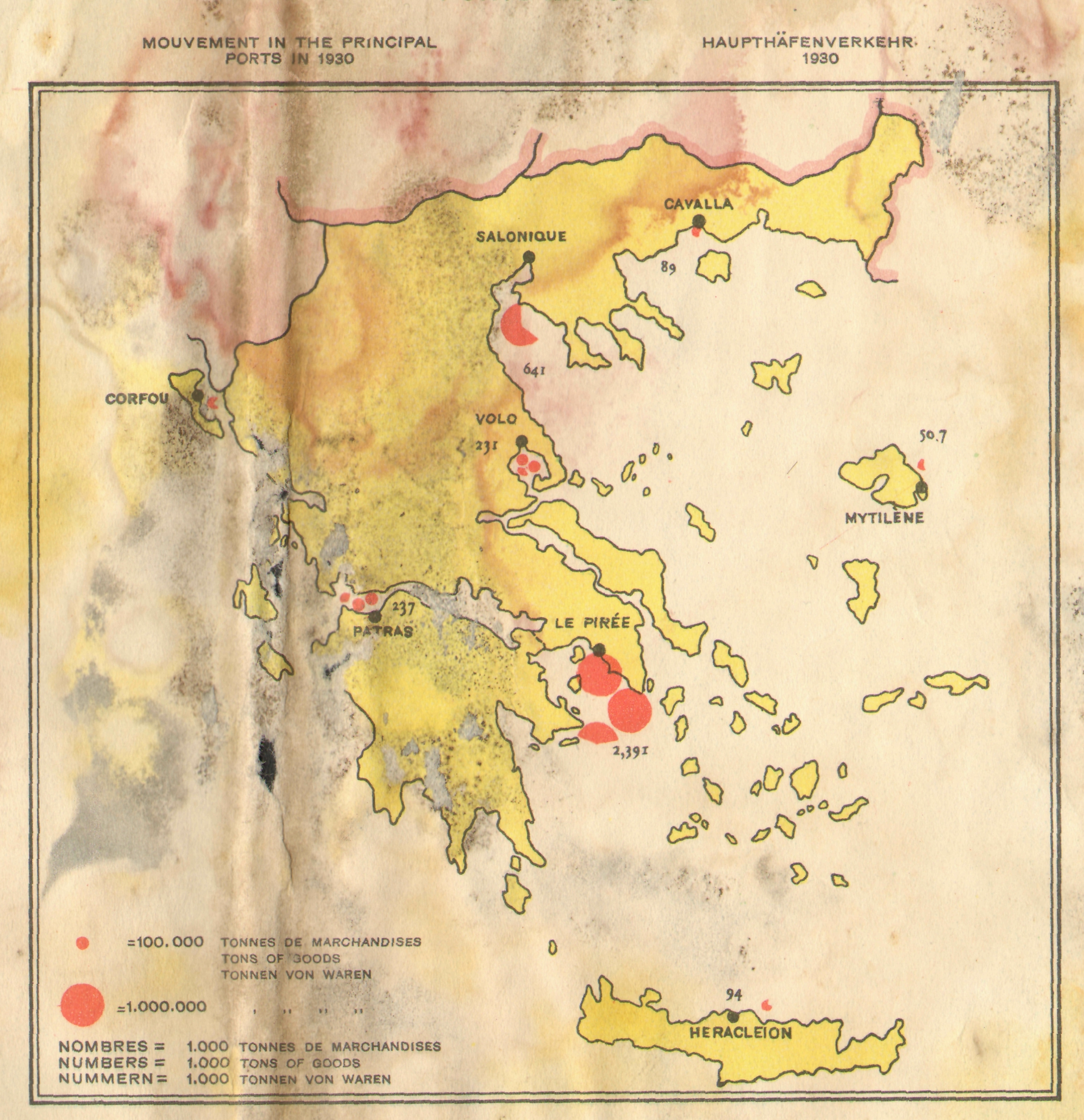
2) La Bulgarie perdit, en vertu du même traité et au profit de la Roumanie, la Dobroudja du Sud

3) David Hunter Miller. My Diary at the Conference of Paris, 1928. (Documents: 12 and 246).

REPRODUCTION INTÉGRALE DE LA PLANCHE XL, EXTRAITE DE L'ÉDITION, OFFICIELLE DE LA DIRECTION DE LA PRESSE AU MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGERES HELLÉNIQUE, INTITULÉE „LA GRÈCE ACTUELLE". ATHÈNES, 1933

XL.

MOUVEMENT DES PRINCIPAUX PORTS EN 1930



Le port de Dédéagatch est sans aucune valeur économique pour la Grèce d'après les statistiques helléniques.

Il n'est même pas ment[illegible]né dans la carte ci-dessus reproduite.

L'ELOIGNEMENT DE LA BULGARIE DES VOIES MARITIMES A TRAFIC COMMERCIAL INTENSE.



Pirée – Dédéagatch	241	Milles
Pirée – Bourgas	484	Milles
Pirée – Varna	504	Milles

La possession des ports sur la mer Egée raccourcirait grandement les distances entre la Bulgarie et les pays méditerranéens et éviterait la perte de temps (3 à 5 jours) au trafic maritime bulgare.

LES ZONES D'ATTRACTION DU PORT DE DEDEAGATCH

LE PORT DE DEDEAGATCH, EN THRACE OCCIDENTALE, EST, PAR SA POSITION GEOGRAPHIQUE, PREDESTINE A DEVENIR UN CENTRE IMPORTANT DE COMMERCE INTERNATIONAL



Le port de Dédéagatch occupe une excellente position centrale entre l'Est Européen et le Bassin Méditerranéen. Une fois la Thrace Occidentale incluse dans les frontières de l'Etat bulgare, il sera affecté au trafic commercial international et assurera la liaison directe entre les Etats de l'Est Européen (Bulgarie, Roumanie, Pologne, Ukraine, Républiques Soviétiques baltes), d'une part, et le Proche et Moyen Orient (Turquie, Syrie, Liban, Palestine, Egypte); l'Extrême Orient (par le canal de Suez), l'Afrique Septentrionale (Tripolitaine, Algérie); l'Europe Occidentale (Italie, France, Espagne, Belgique, Hollande, Angleterre etc); les Etats d'outre-mer (Etats-Unis d'Amérique etc), d'autre part.

L'économie bulgare fera ainsi partie des grands courants de l'échange commercial mondial.

LES VOIES D'ORIENTATION NORMALE DES EXPORTATIONS BULGARES

LES ZONES D'ATTRACTION DES PORTS DE DÉDÉAGATCH, BOURGAS ET VARNA



La zone d'attraction du port de Dédéagatch englobe la partie occidentale et meridionale de la Bulgarie (70% de la valeur des exportations bulgares).

REGIONS DE PRODUCTION AGRICOLE, DESTINEE A L'EXPORTATION[1)]



Légende:

- Tabac
- Fruits, légumes, plantes industrielles et commerciales, vignes et leurs produits
- + + Production animale (volailles-oeufs; porcs; bétail—cuirs bruts etc.)
- Céréales
- Régions dépourvues de produits destinés à l'exportation.
- Ligne de démarcation entre les zones d'attraction de la mer Egée et de la mer Noire.

La zone d'attraction de la mer Egée embrasse 70% de la valeur des exportations bulgares

[1)] Les produits agricoles constituent 96% de toutes les exportations bulgares.

La carte ci-dessus fut dressée d'après les données fournies par le Dr. Michail P. Vitanoff dans son ouvrage „TYPES OF FARMING REGIONS IN BULGARIA", published by the Ministry of Agricultural and Public Domains. Publications of the Institute of Agricultural Economic research. Sofia, 1946.

LIAISONS FERROVIAIRES DE LA THRACE OCCIDENTALE AVEC LA BULGARIE



Lignes de chemin de fer en exploitation
Lignes de chemin de fer construites et rendues à l'exploitation
Lignes de chemin de fer mises en exécution
Lignes de chemin de fer projetées
} par la Bulgarie durant sa occupation du littoral égéen (1941—1944)

La distance de la frontière bulgare au port de Porto-Lagos, dont la construction fut projetée par les Bulgares, est de quique 35 klm.

Seule la Bulgarie porte intérêt au développement des liaisons ferroviaires de la Thrace Occidentale avec le vaste hinterland du littoral egéen.

La Bulgarie durant sa brève occupation du littoral égéen de trois ans et demi (1941—1944) mit en exécution ou projeta la construction de deux lignes de chemin de fer reliant l'intérieur du pays avec le port projeté de Porto-Lagos, la Grèce s'étant contentée durant sa domination de plus de vingt ans da la seule ligne de chemin de fer reliant Dédéagatch et construite d'ailleurs sous le régime ottoman.1)

1) En outre, la Bulgarie, durant la période 1941—1944, construisit et rendit à l'exploitation la ligne de chemin de fer à écartement normal de Simitli à Demir-H... (Siderocastro), reliant l'Orfano (à là mer Egée) avec la Bulgarie.

LE TRAFIC MARITIME EN MER EGEE EST D'UNE INTENSITE BEAUCOUP PLUS GRANDE ET D'UNE REGULARITE BIEN SUPERIEURE A CELUI EN MER NOIRE



Compagnies entretenant des lignes de navigation régulières:

En Mer Egée:

American Export Lines
Svensca Orient Line
Elerman Line
Polish Steamship Company
Patterson English Steamship Company
Navigation Commerciale de L'URSS
Cunard Line
Norwegian Steamship Company
Dampskibs — Selskab
Lloyd Triestino
Johnston Line
Royal Netherlands Steamship Company
Compagnia Genovese
Khedivial Mail Line
Fabre Line
Bulgarian Commercial Steamship Company
Greek Steamship Lines
Turkish Steamship Lines

En Mer Noire:

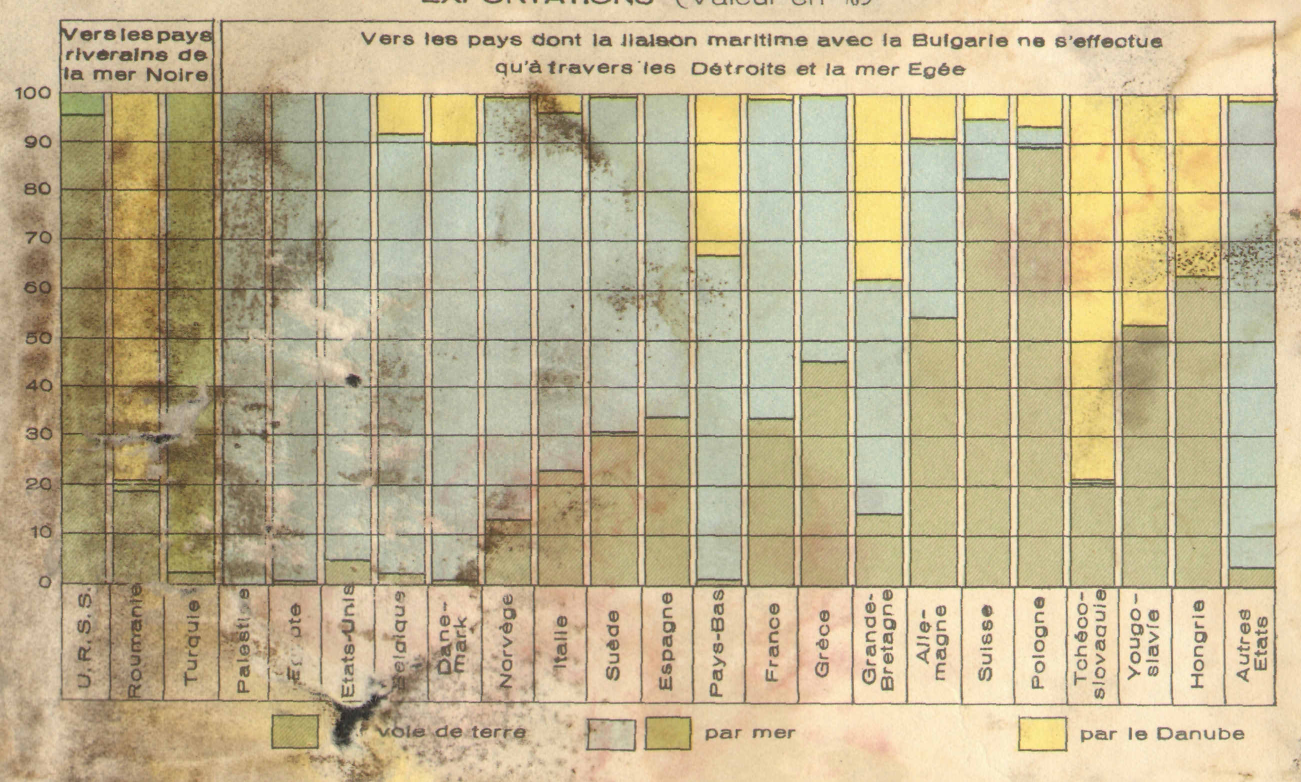
Navigation Commerciale de L'URSS
Lloyd Triestino
Johnston Line
Royal Netherlands Steamship Company
Compagnia Genovese
Bulgarian Commercial Steamship Company

Le manque d'intensité et de régularité du trafic maritime dans la mer Noire constitue, avec le long et onéreux détour par les Détroits turcs, un grand obstacle au libre développement du commerce extérieur bulgare.

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT ET PAR PAYS

(Données statistiques pour la période de trois ans (1936 — 1938)

EXPORTATIONS (Valeur en %)



IMPORTATIONS (Valeur en %)

Des pays riverains de la mer Noire

Des pays dont la liaison maritime avec la Bulgarie ne s'effectue qu'à travers les Détroits et la mer Egée

100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0

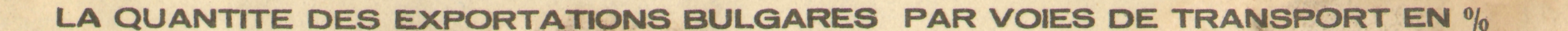
U. R. S. S. | Roumanie | Turquie | Palestine | Egypte | Etats-Unis | Belgique | Dane-mark | Norvège | Italie | Suède | Espagne | Pays-Bas | France | Grèce | Grande-Bretagne | Alle-magne | Suisse | Pologne | Tchéco-slovaquie | Yougo-slavie | Hongrie | Autres Etats

par voie de terre
par mer
par le Danube

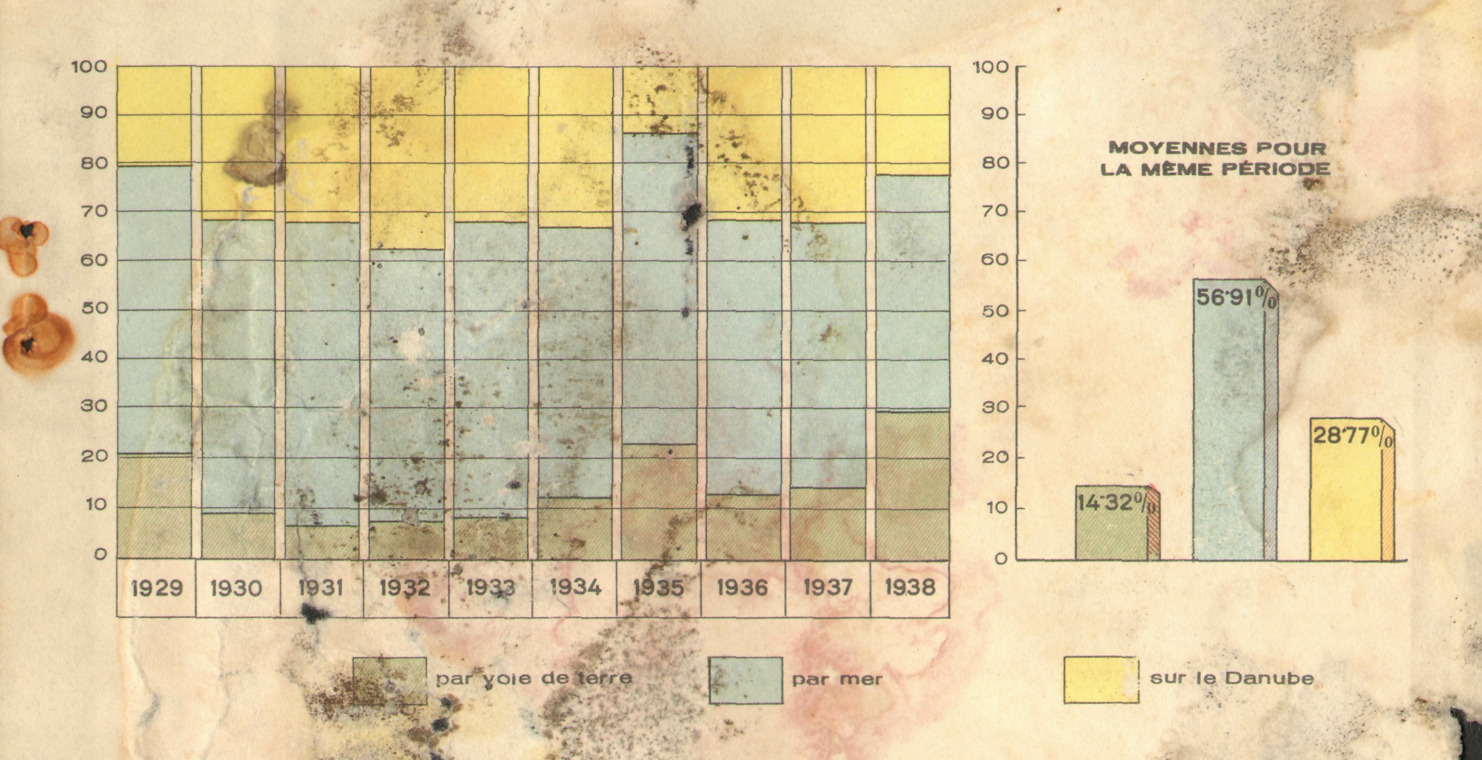
L'accès de la Bulgarie à la mer Egée par l'établissement de liaisons maritimes sûres, directes et raccourcies développera énormément le volume du commerce extérieur bulgare, presque tous les pays en relations commerciales avec la Bulgarie empruntant par préférence la voie maritime

LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA BULGARIE ET LE TRAFIC MARITIME

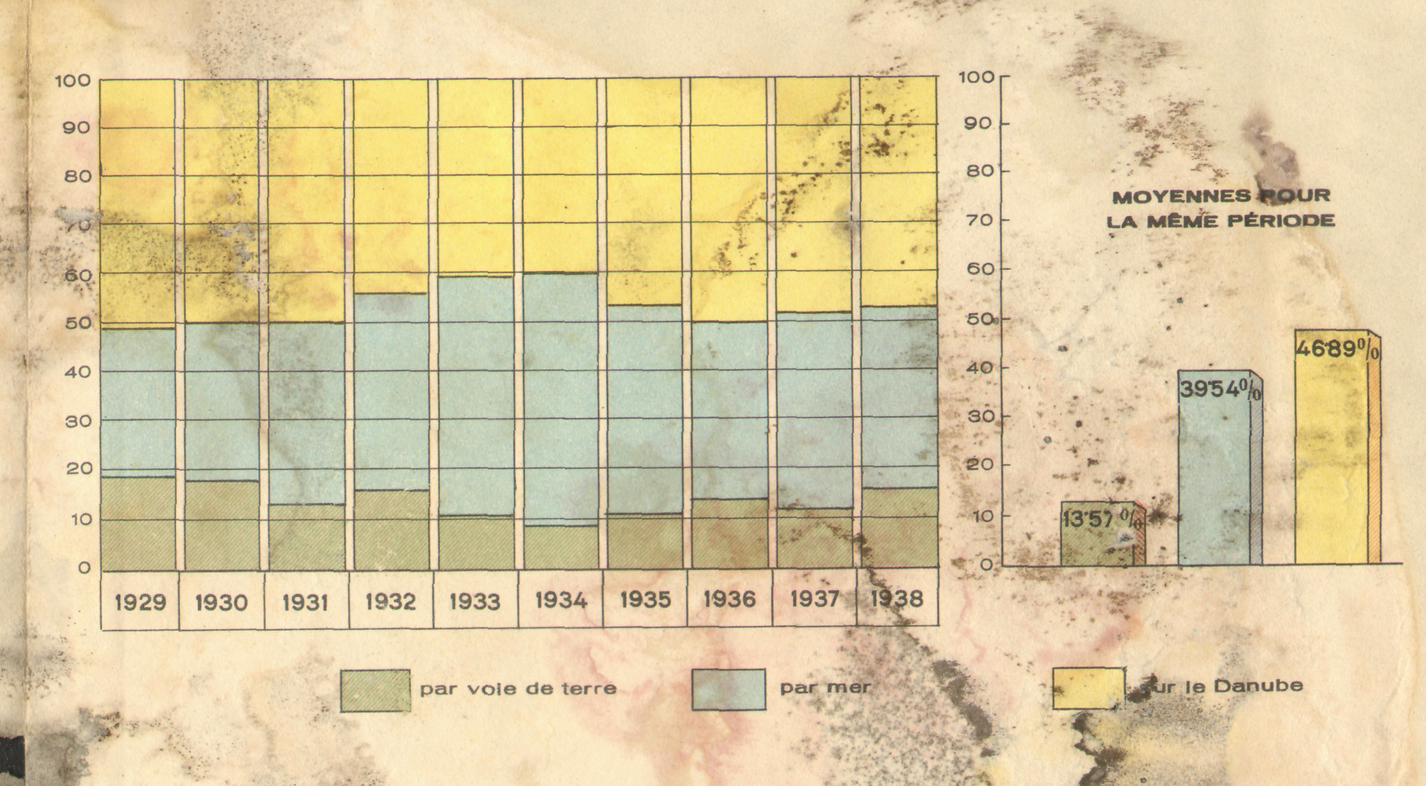
(Données statistiques pour la période de 1929 à 1938)



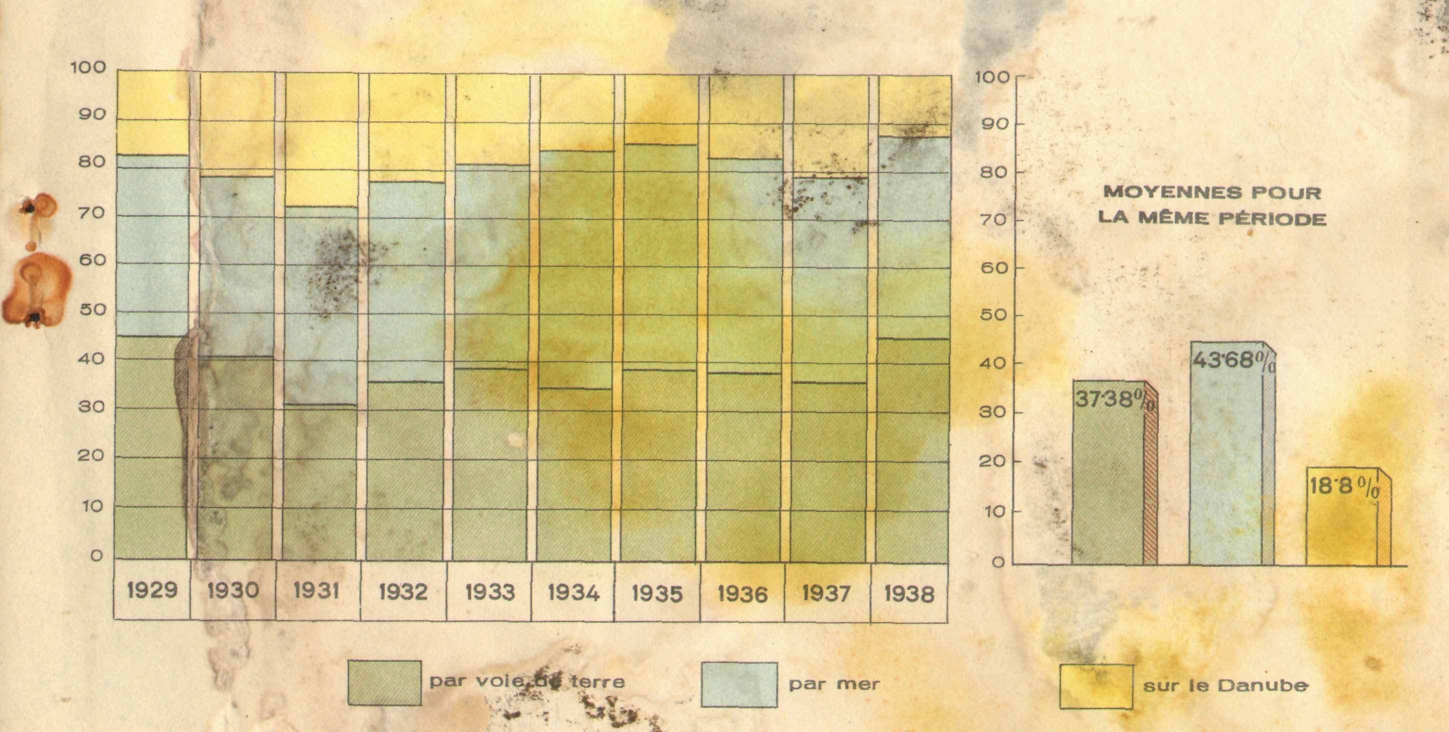
LA QUANTITE DES EXPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



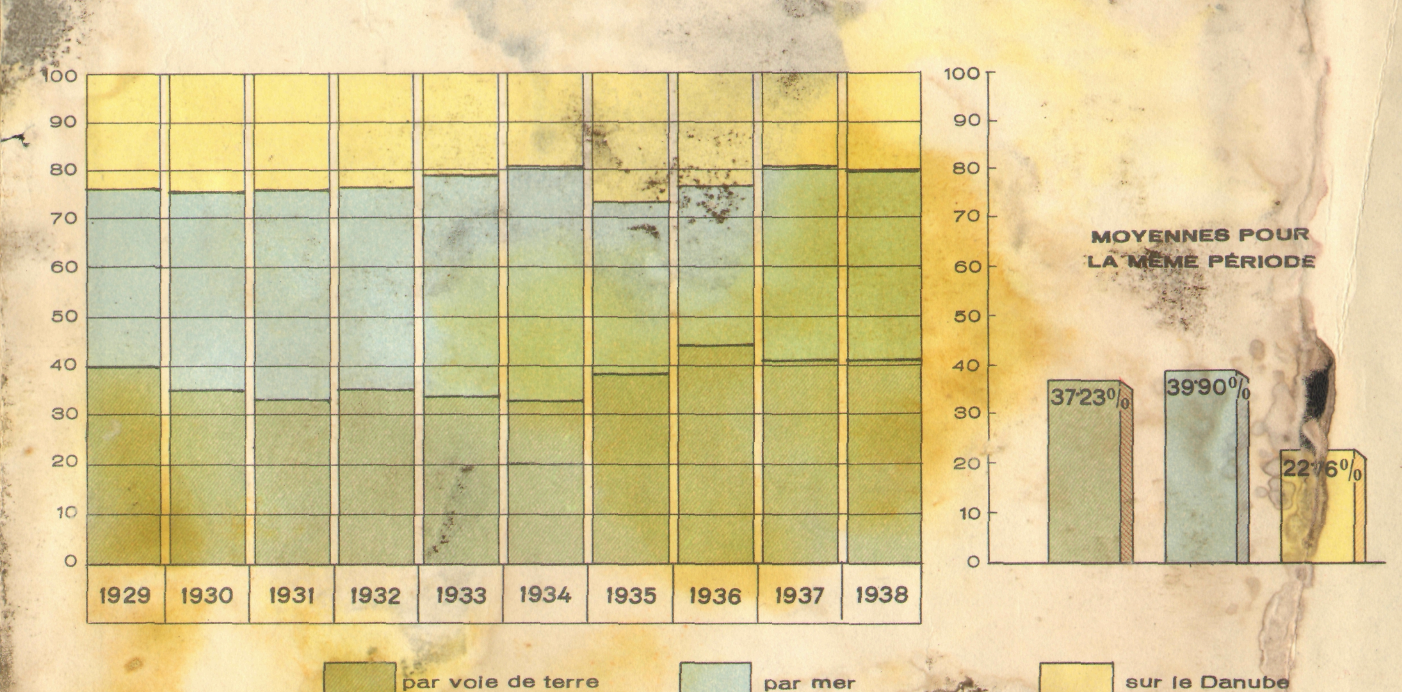
LA QUANTITE DES IMPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



LA VALEUR DES EXPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



LA VALEUR DES IMPORTATIONS BULGARES PAR VOIES DE TRANSPORT EN %



Le développement de l'économie bulgare est intimement lié à la libre utilisation des voies maritimes

(Presque la moitié des exportations et environ 40% des importations empruntent la voie maritime)

LE COMMERCE EXTERIEUR BULGARE ET LA MER EGEE
(Données statistiques pour la période de trois ans (1936—1938)

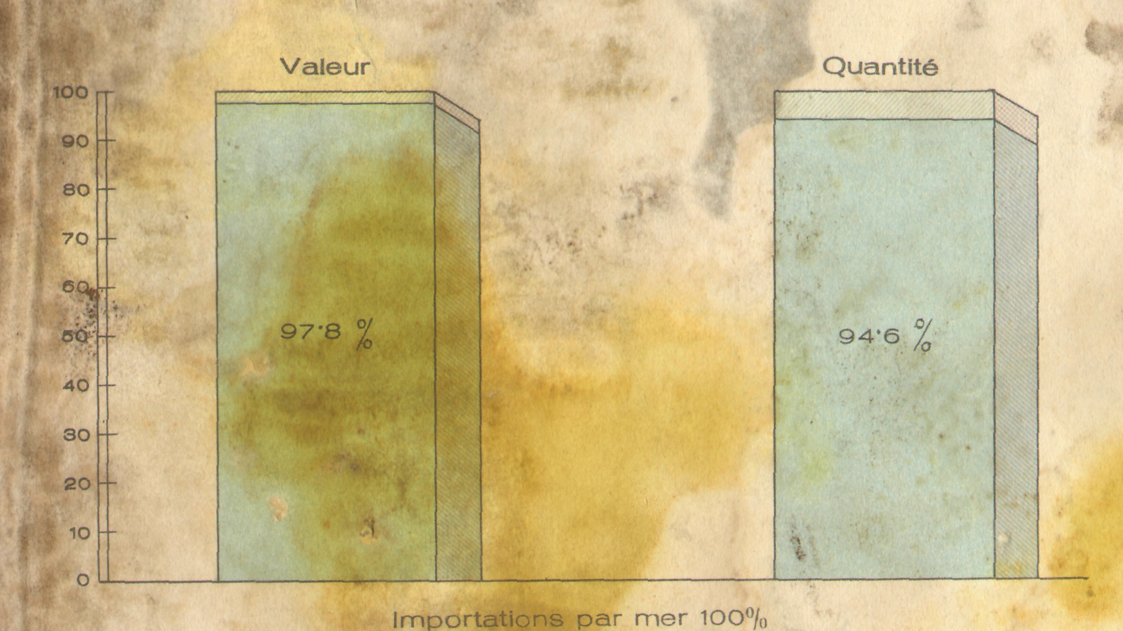
EXPORTATIONS



Exportations par mer 100%

Exportations empruntant la voie maritime: Varna (Bourgas), les Détroits la mer Egée

IMPORTATIONS



Importations par mer 100%

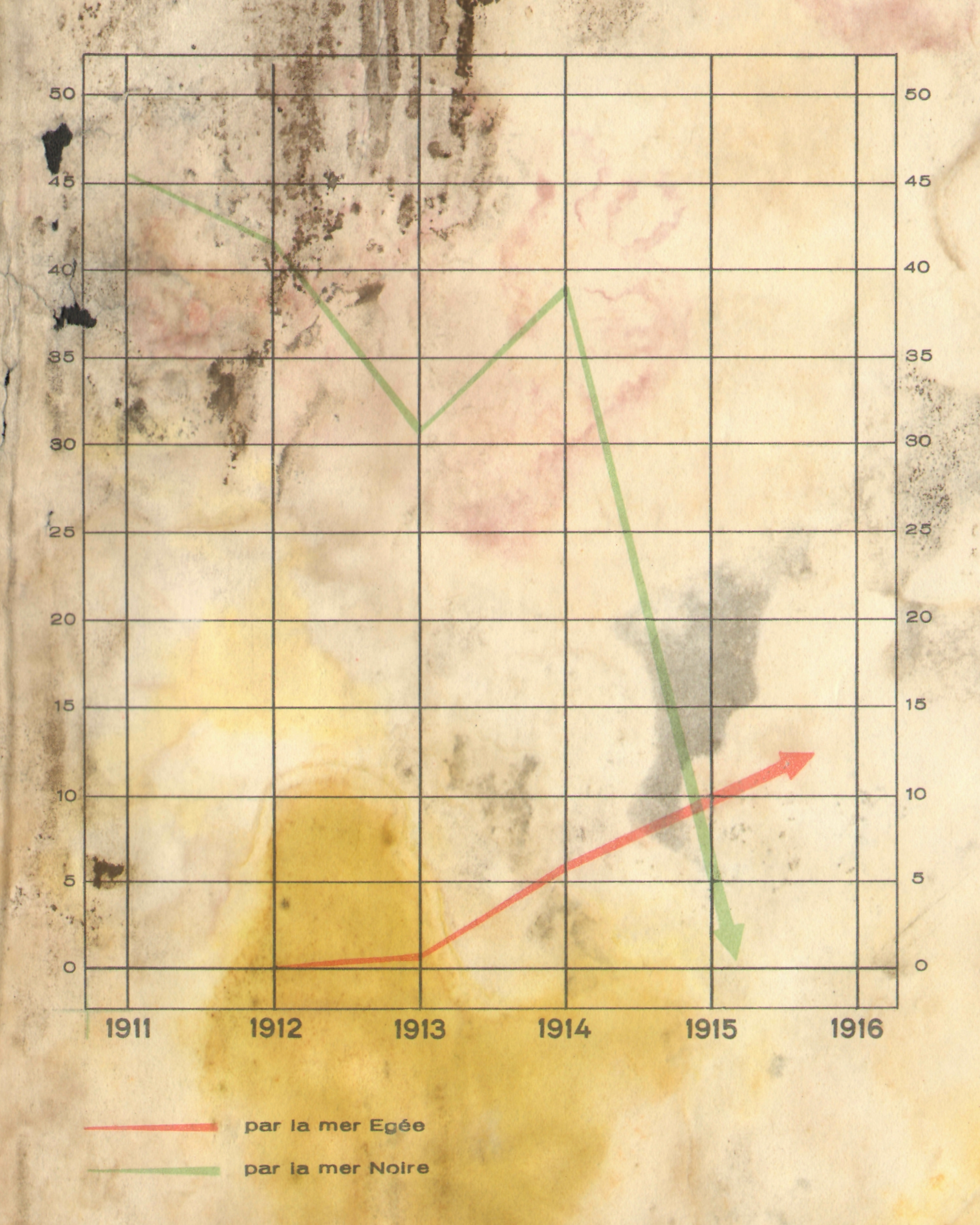
Importations empruntant la voie maritime: Varna (Bourgas), les Dardanelles, la mer Egée

Presque la totalité du commerce bulgare empruntant la voie maritime est orientée vers la Méditerranée

LE LITTORAL ÉGÉEN SOUS DOMINATION BULGARE (1913 — 1919)

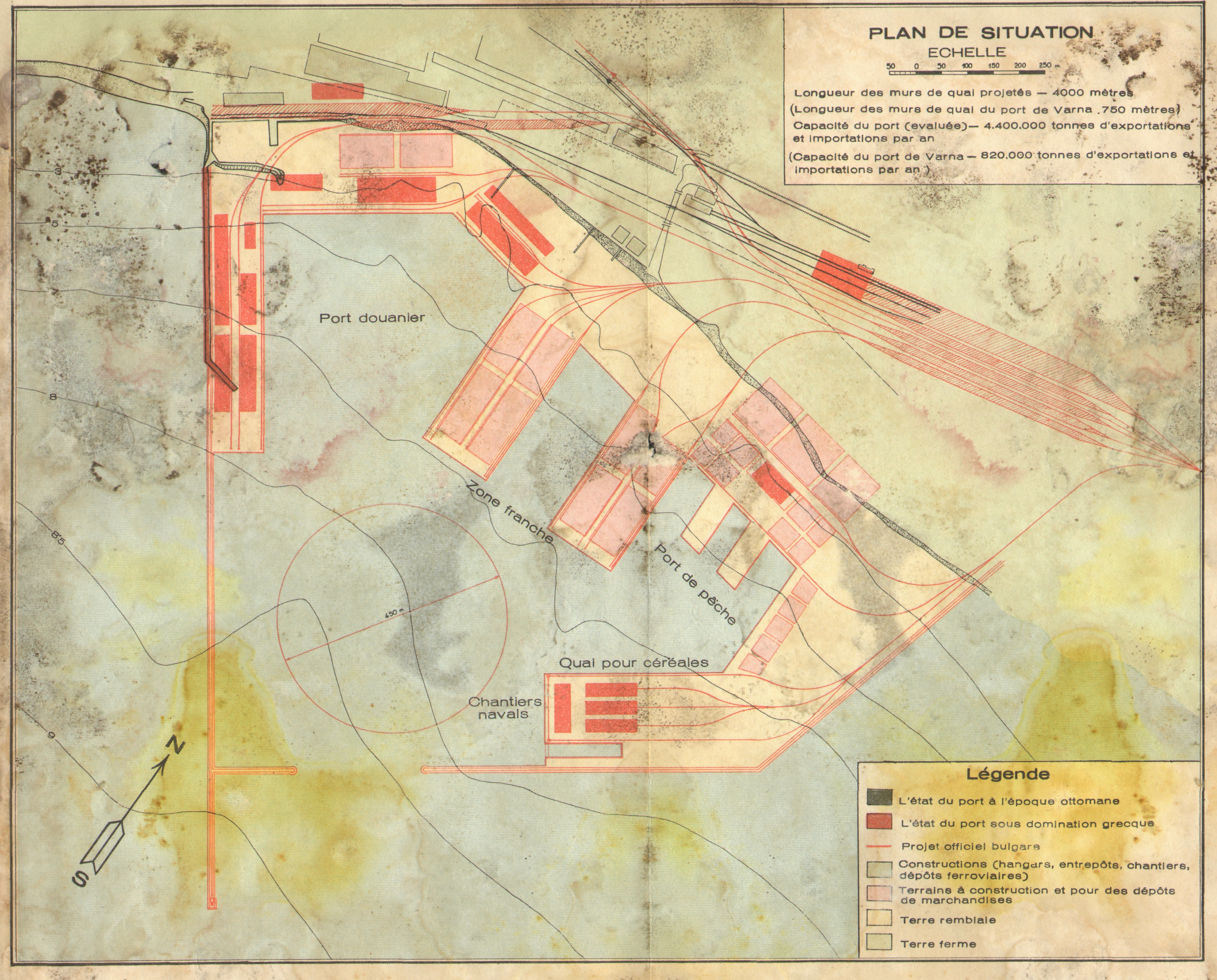
(Données statistiques pour la période de 1911 — 1915)

EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS BULGARES EMPRUNTANT LA VOIE MARITIME EN % DU TOTAL DU COMMERCE EXTERIEUR



Le trafic extérieur bulgare par le port de Dédéagatch marqua, malgré les conditions défavorables survenues à la suite des guerres balkaniques, une grande tendance de développement due au fait que la Thrace Occidentale se trouvait incluse dans les frontières de la Bulgarie durant cette période (1913 — 1915).

LE PORT DE DEDEAGATCH
SON PRESENT ET SON AVENIR



Seuls les intérêts de l'économie bulgare commandent la construction à Dédéagatch d'un port moderne, d'importance internationale, la domination grecque réduisant ce port à l'état d'une simple échelle locale.